長春(Changchun)滞在記

発端　2007 年 6 月から 7 月に掛けての 3 週間と，9 月から 12 月までの 4 ヶ月間，並びに 2008 年 3 月から 7 月中旬までの 4 ヶ月余り，吉林省長春市にある東北師範大学外国語学院日語系に，日本語教師兼大学院担当として滞在した。大学という特殊な社會の中で見た中國印象記であるから，変貌著しいこの社會の実相を正確に観察しているという自信は素よりないが，大学も中国社会の紛れもない一部であるから，「全豹の一班」とは言わない，巨象の一端くらいの観察は伝えられるかも知れないと思う。

長春を最初に訪れたのは，1999 年 5 月の連休であった。5 月 4 日に，当地の大学で，日本における大学改革の現状と課題及び将来の展望について，通訳の時間を入れて 2 時間ほど話しをした。大学側は日本の大学との交流協定締結を望み，当方は深入りしたくないとの立場を堅持して，結局講演でお茶を濁したに留まった。前日に新潟から直行便で哈爾浜に着いて，哈爾浜駅から曾ての中東鉄道南部支線（現在，長春以北が長濱線，以南が長大線と呼ばれている）大連行きの軟座寝台車で長春に向かい，夜の 8 時前後に長春駅に着いたと思う。軟座寝台車はドアで通路側が締め切られ，上下寝台が前後に二組備えられてある。相客は若い男女のカップルであった。大連までの旅で，翌朝到着の予定とのことである。緩く起伏する丘陵の落葉松の疎林の向こうに，大きく紅い夕日が落ちていく窓外の光景に，「アァ，滿洲だ」と魅入った記憶がある。この一帯を我がもの顔に駆け巡った軍人や大陸浪人や軍事探偵や馬賊たちの文章やら，さてはあれやこれやの軍歌によって作り上げられたステレオタイプの大陸イメージに囚われた窓外光景だったのかも知れない。あるいは，若い頃に埒もなく読みふけった『東亜先覚志士紀伝』や『対支回顧録』などの精神的後遺症の故であったのかも知れない。長春駅では，どうしたことか昇降口の下にプラットホームはなく，線路脇に飛び降りなければならなかった。この時にも，どうした訳か，「アァ，滿洲だなぁー」と感じた。いづれにしろ，これが私にとって最初の中國，滿洲体験であった。

講演の翌日上海を経由して浙江省杭州に向かったから，この時の長春の印象は余り鮮明ではない。講演の合間と翌日の午前中に慌ただしく垣間見た長春は，黄砂の季節ということもあったのだろうが，埃っぽい中流都市という印象が残った。8 年ほど前のことであるから，かなり薄れつつあり，不正確でもあるのだが，この時の印象を記しておこう。

長春は，日露戦争後，南滿洲鉄道の北端の街として，南滿洲鉄道株式会社によって建設され，滿洲國建国に伴って首都とされた街である。それ以来敗戦による滿洲國崩壊まで新京と呼ばれていたことはよく知られている。また，滿洲國は中國現政権によって「僞滿洲國」乃至は「僞滿」と呼ばれていることもよく知られている。

その滿洲國の執政（後に，皇帝となる）溥儀の宮殿を見物した。それは眞(まこと)に貧相な建物だった。溥儀は半生記の中で，滿洲國皇帝に為るのだと嗾して彼を天津の隠棲所から連れ出した日本の謀略家たちは，大きな宮殿の主と為るのだと自分を説き付けたが，来てみるとお話にならない位のチッポケな建物だったと書いていたことを思い出した。場末の物寂びた場所にそれは建っていた，私が訪れた当時は吉林省の歴史博物館として使われていたように思う。好太王碑のレプリカが展示されていた。3 階建てだったと記憶しているが，立派な宮殿とはお世辞にも言い兼ねた。滿州国崩壊から半世紀余り経った当時は，壁のあち

こちにひび割れが走り，階段の手摺りや窓枠の鉄材は錆びていた。見物人は私達だけであり，建物の中は森閑として，私達の話し声と靴音が砰となって，廃墟のような古い建物の中で反響した。この時は，我々のために管理人が扉の錠を開けて呉れたように思う。入場無料であった。

どこかうら寂れた旧宮殿見物のあと，滿洲國が皇帝溥儀のために新たに建設した宮殿，建設半ばに國家そのものが崩潰して無用のものとなり，その後人民中國が完成した宮殿を間近に見た。宮殿前の広い庭は開放されて公園となっており，（敢えて，市民とは言わないが）「人民」たちが楽しげに凧揚げに興じたり，散策したり，ベンチに寛いでいる姿をしばし眺めた。

寛城子駅を見たいと希望して案内して貰った。後述するが，日露戦争後，東清鉄道南部支線の経営権を長春まで移譲したロシアが，鉄道の南の起点としたのが寛城子駅である。長春駅の西北，直線距離で 2 ㎞ほどのところに位置していた筈である。ゴミゴミした町を通り抜けると，鉄条網の向こう側に広大な長春駅の敷地が拡がり，たくさんの引き込み線が見られたが，車輌の数は多くはなかった。左手の遥か向こうに長春駅のホームが遠望された。鉄条網のこちら側，我々のいる舗装されていない道路は夜来の雨で至るところ泥濘となっていたが，この道路沿いに 2~3 階建ての煉瓦造りのアパートが建ち並んでいた。旧満鉄職員の宿舎とのことである。同じような建物が周辺に点在していた。現在もアパートとして使用されているようである。右手，寛城子駅があったはずの方角には，駅舎やホームなどの施設は見えなかった。後に地図を見て氣付いたのだが，寛城子駅は北満鉄道が満鉄に移譲されて間もなく廃止されたのである。

1999 年 5 月 4 日は，奇しくも，5・4 運動 80 周年の日であった。赤字で大きく「五・四運動八十年」と印刷された新聞の一面をいまでもありありと思い出すことができる。この日の朝，たまたま案内者の研究室を訪ねてきた，中國近代史の専門家だという教師に紹介された。記念式典後のパーティーに出席したとかで微醺を帯びていた。中國の学会では近代中国の始点をどこに置くのかとの質問に，5・4 運動を以てすると答えてくれたように記憶している。しかしこの辺りの記憶は定かではない。19 世紀の中国史には時代の転換点になり得た節目が幾つかある。南京条約(1842)，太平天国(1851~64)，日清戦争敗北(1895)，中華民国成立(1912)，5・4 運動(1919)，日本の敗戦(1945)を挟んで，中華人民共和国成立(1949)などである。この外に，文化大革命の終焉を付け加えてもいいかもしれない。これらの節目ふしめで中国社会のいかなる部分がどのように変化したのか，あるいは変化しなかったのか，興味ある問題だと思う。

昨年から今年に掛けての約 9 ヶ月ほどの長春滞在は，8 年間の中国社会の変化を観察する良い機会であった。

吉林市　長春は吉林省の省都であるが，街の歴史はそれほど古くはない。吉林省の古都は明の永楽年間に松花江沿いに造船所が置かれた吉林市である。この街には「孔子廟」など，古都にふさわしい施設や建物が遺っている。松花江沿いの楊並木の続く広い遊歩道，水面から立ち昇る河霧，道に沿って並ぶ広い前庭の付いた閑静な官庁街，深い木立の中に遠望される 19 世紀に建てられた教会堂の尖塔，対岸に連なる深緑の小山など，6 月末の吉林市の松花江河畔は，新開地長春では得られない，落ち着いて心休まる風情を持っていた。ちょうど小雨模様で，空気が濯われ，楊の緑が一層濃やかに眼に映じたせいかもしれない。

とは言え，吉林駅とその近くにあるバス・ターミナルの猥雑な喧噪と混雑も亦古都のもう一つの顔かも知れない。ちょうど降り出した大粒の俄雨の中で，学生と見受けられる若い女性が大きな荷物をタクシーのトランクに詰め込んで行き先を告げると，運チャン大いに憤慨して，「そんな近い所には往けない」（と喚いたそうである）と，荷物を雨の中に引きずり出して，別の客を乗せて走り去った光景に出会した。バス・ターミナル出入り口周辺での物売り客引きの喧噪も凄まじいモノがある。これは「市民」に非らず，「人民」に非らざる，「民衆」ないしは「庶民」の逞しい生活力，否，生命力とでも言うべきであろうか。こうした人々を統治する「人民政府」の苦労も並大抵のモノではないだろうと，これらの光景を見ながら，密かに同情した次第である。もっとも，こうした風景は長春駅周辺でもバス・ターミナルでも見掛けなかった。

上の写真は北ヨーロッパ的な雰囲気を持ち，甚だ漢族式でないシロモノだが，19 世紀末にカソリック教会が満洲のかなり奥まで進出して，このような教会堂を建てていたということ，及び当時は長春よりも吉林が遙かに文化度の高い街だったことの証拠にはなる。長春の大馬路と四馬路であったか五馬路であったか，その交差点にカソリック教会堂とイスラム教会堂とが向かい合って立っていた。そのカソリック教会堂はどの時代に建てられたものか判然しないが，かなり俗悪なシロモノであった。

歴史　長春は，1931 年 9 月 18 日の柳條湖事件（所謂「滿洲事變」）によって造られた滿洲國の首都と定められ，一時期「新京」と称せられていた街である。そして，その近代都市としての建設は，1905 年の日露媾和条約（所謂，ポーツマス条約）第 6 條[①]を発端とする。そこには，日本に移譲されるべき鉄道の北限が「長春（寛城子）」とある。この地点は正確にはどこであろうか。噺は少し遡る。

ロシアは東アジア経略の拠点として，1898 年に清國から大連・旅順を租借し，同年に東清鉄道の哈爾浜駅から大連・旅順に南下する南部支線（全長ほぼ 947 ㎞）を敷設・経営する権利を獲得した。南部支線は 1903 年に完成した。そして哈爾浜から南に 240 ㎞ほどの地点に鐵道拠点の一つとして寛城子駅が建設された。然るに，寛城子駅から東南に略 5~6 ㎞

① 日露媾和条約第 6 條の文言は次の通りである。「露西亞帝國政府ハ長春（寛城子）旅順口間ノ鐵道及其ノ一切ノ支線竝同地方ニ於テ之ニ附屬スル一切ノ權利，特權及財産及同地方ニ於テ該鐵道ニ屬シ又ハ其ノ利益ノ爲メニ經營セラルル一切ノ炭坑ヲ補償ヲ受クルコトナク且清國政府ノ承諾ヲ以テ日本帝國政府ニ移轉讓渡スヘキコトヲ約ス（後段略）」。

の所に，城壁を備えた長春の市街地があった。寛城子駅から長春城の北側城壁にある大北門まで東南に約 4 ㎞である。

かくして，條約に言う「長春（寛城子）」を具体的に確定する作業は両国間の折衝に委ねられた。その結果，寛城子停車場及び付属施設は原則上両国の共有とし，実際の便宜上これらをロシアの専有に帰して，日本政府はロシア政府から 563,193 ルーブルの報償金を得ることで決着した[②]。（南滿洲鐵道株式會社編『南滿洲鐵道株式會社十年史』（以下「十年史」）p.63）。

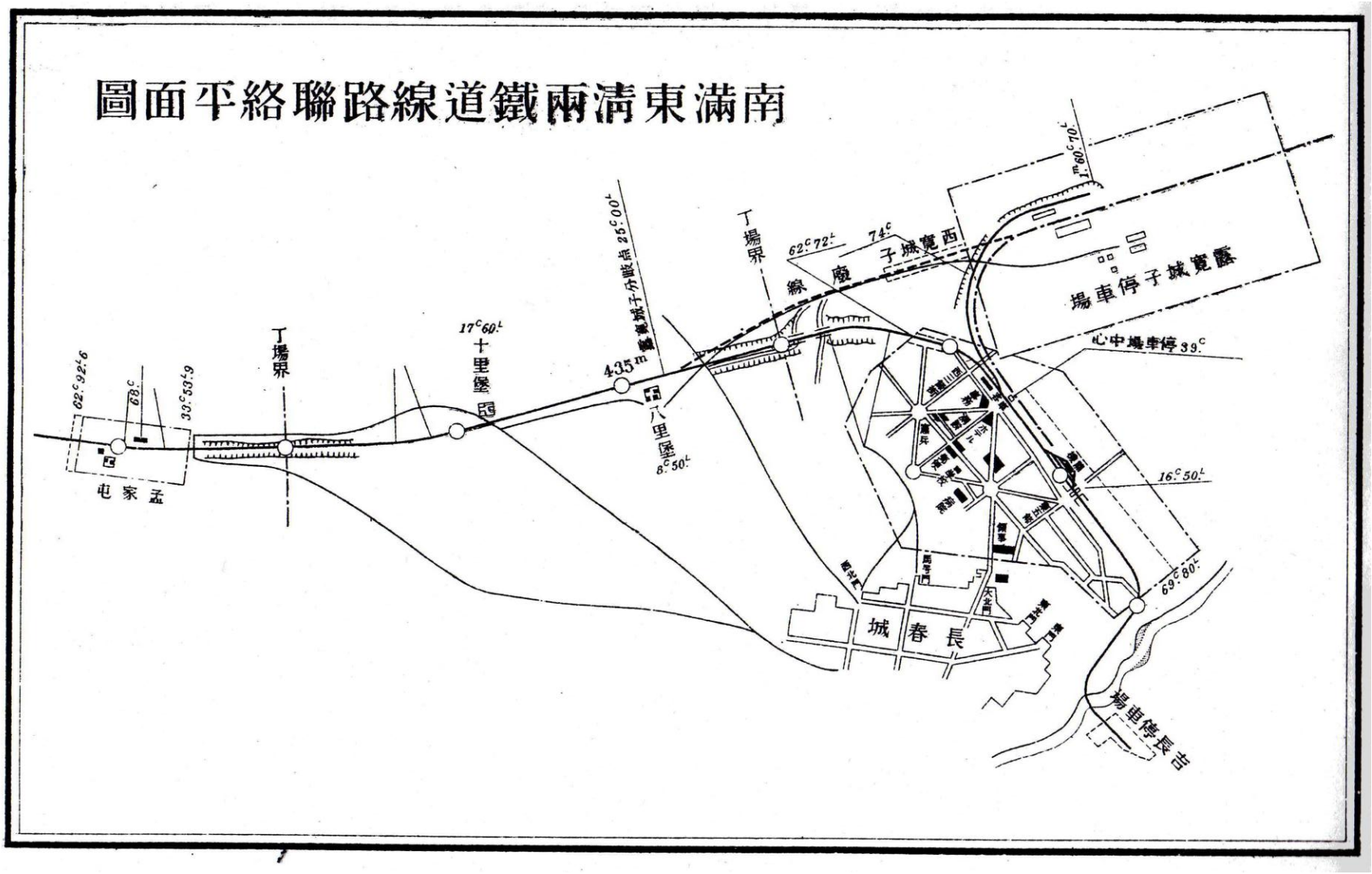
以上の経緯から，南滿洲鐵道株式會社（以下，滿鉄）は，寛城子駅と長春城大北門を結ぶ線のほぼ真ん中（「長春（寛城子）」を物理的に字義通りに探求すればこのようになるのであろうか，外交とは眞に律儀な作業である）に新しい長春駅の中心を定めて，周辺地域の土地を買収し，駅と市街地の建設に着手したのである。因みに，買収地は，南滿洲鐵道株式會社編『南滿洲鐵道株式會社第三次十年史（下）』（以下，「第三次十年史（下）」）（p.2117）によれば，約 490 万㎡である。次ページの地図は「十年史」から採ったものである。方位は示されていないが，駅は正確に南面している。駅の正面から真っ直ぐ南へ延びている街路は現在人民大街と呼ばれている（当初は長春駅から 2 ないし 3 ㎞であるが，現在は南方へ大きく延長されている），新長春の都市計画の中心軸である。駅正面の東にホテルとあるのは長春大和ホテルである。春誼賓館と名を変えてこの場所に現存している。図から明らかなように，北上してきた滿鉄線はほぼ 90 度東に向きを変えて長春駅に入ることになった。寛城子駅から北に向かう列車は進行方向が逆になることになる。兩鐵道のゲージが違っていたために[③]，乗客も貨物もここで車輛を変えたから，乗り換えのための移動の不便を別にすれば，当面不都合はなかった筈である。しかし，1935 年に中東鉄道移譲に関する日滿ソ協定が調印され，滿洲における中東鐵道（この鐵道は，是より先，北滿鐵道と改称されていた）全線が滿鉄の経営下に入り，全線のゲージが統一されることになると，当然ながら不都合は歴然としてくる。ゲージの改修は，長春・哈爾浜間が 1935 年，哈爾浜・滿洲里間が 1936 年，哈爾浜・綏芬河間がその翌年に行われている。これに伴って 1935 年には，北からの列車が東側から西に向かって入構する路線が設置されて，この不都合が解消された（「第三次十年史（中）」p.864-5）。後掲の長春市市街地図でこの路線を確認できる。従来の路線は，長春から松原市・大安市を経て吉林省の西北端に位置する白城市に到る「長白線」の一部となった。白城の外国語専門学校に赴任した友人の話では，長春・白城間の直通列車は 1 日 4 本とのことである。

次ページの地図（「第一次十年史」から採った）のうち，長春駅の周りの破線で囲まれた不正形の部分が，滿鐵附屬地である。長春駅と寛城子駅とを結ぶ路線は連絡鉄道線である。長春駅の完成に伴って，西寛城子駅は廃止され，この駅と八里堡を結ぶ路線は廃線と

---

② 「日露鐵道接續假條約附屬議定書」第一條に，「寛城子停車場及附屬物件ハ原則上日本國及露西亞ノ共有物ナリト雖モ實際ノ便宜上該停車場及其他附屬物ハ露西亞國ノ專有ニ歸スヘク之カ爲メ露西亞政府ハ日本國カ寛城子停車場及附屬物件ノ共同所有權ヲ放棄シタルノ報償トシテ露貨五十六萬三千一百九十三「ルーブル」ヲ日本政府ニ支拂フヘシ」とある。

③ 日本政府が滿鉄に与えた「命令書」第二條に「鐵道開始ノ日ヨリ起算シ滿三箇年以内ニ四呎八吋半ノ軌間ニ改築スヘシ」とある。東清鐵道の 5 フィート軌道を国際標準軌道に改修する命令である。


南滿東清兩鐵道線路聯絡平面圖
丁場界
62°72′
74°
子城寬西
線廠
丁場界
17°60′
十里堡
435m
八里堡
8°50′
62°92′6
68°
33°59′9
丁場界
电家孟
子城寬西十分數点 25°00′
子城寬西
場車停子城寬西
心中場車停 39°
16°50′
69°80′
城春長
場車停長吉

った。また寛城子駅の鐵道附屬地内には市街地が形成されていない。鐵道開業後 7 ヶ月で日露戰爭が勃発し，駅周辺の整備に手が回らなくなったからである。戦時中は，ロシア軍の屯営と兵站基地となったようである。長春駅開業後は，清國政府が滿鐵附屬地と長春城とを結ぶ一帯に商埠地を設け，商店や遊郭などを誘致したため，寛城子駅周辺は自ずから寂れていった。寛城子駅附屬地の衰退とは逆に，長春駅附屬地は商埠地・長春城と一体となって，市街地が発展した。附屬地における戸口数の増加を「十年史」(p.779)によって示せば，次の表となる。「第三次十年史」にはこの表に対応する資料は載せられていない。わ

年度別	戸口				人口			
	日本人	支那人	外国人	合　計	日本人	支那人	外国人	合　計
1907	292	40	2	334	687	566	2	1,255
1908	626	254	2	882	1,512	1,300	3	2,816
1909	712	429	4	1,145	1,688	3,284	14	4,986
1910	791	248	4	1,045	2,348	1,360	6	3,714
1911	838	458	-	1,296	2,708	4,293	-	7,001
1912	924	540	19	1,483	2,728	5,052	29	7,809
1913	1,152	626	22	1,800	3,274	5,926	43	9,243
1914	1,039	804	46	1,889	3,378	6,832	143	10,353
1915	1,040	991	53	2,084	3,465	7,920	155	11,540
1916	1,288	1,304	51	2,643	3,947	11,143	147	14,269

ずかに，1907 年末で 334 戸（内日本人 292 戸），1,255 人（内日本人 687 人），1936 年 12 月末で 11,475 戸（内日本人 8,303 戸），64,025 人（内日本人 36,467 人）とあるのみである（「第三次十年史（下）」p.2117）。1937 年 12 月 1 日に，附屬地行政権は滿洲國に移譲され，法的にも行政的にも附屬地は消滅した。これに伴い，長春の戸口数の集計単位は変化したものと思われる，比較は不可能になった。

鐵道附屬地の法的性格は，1895 年に露清銀行と清国政府との間に締結された「東清鐵道會社設立及經營に關する契約」と南部支線建設に当って締結された 1898 年の「續約」に規定されている。要点は，鐵道附屬地内が東清鐵道會社の「絶對的且排他的行政權」のもとに置かれた④ことである。ポーツマス條約に基づくロシア権益の継承に当って日本政府は，基本的にはこの権益を継承し（p.3 註③参照），清国政府も「日清滿洲に關する條約」においてこれを承諾した⑤。しかし，日本の権益について，法理上の問題がなかった訳ではない

④ 清國政府と露清銀行との間で結ばれた「東清鐵道建設及經營ニ關スル契約」第 6 條には，「鐵道ノ建設，經營及保護ノ爲ニ必要ナル土地竝土砂，石塊，石炭等ヲ獲得スル爲ニ必要ナル鐵道沿線ノ土地ニシテ官有地ナルトキハ無償ニテ會社ニ引渡サルヘク私有地ナルトキハ時價ニ依リ該土地所有者ニ對スル一時拂若ハ年賦拂ヲ以テ會社ニ引渡サルヘキモノトス／會社所屬ノ土地ハ一切ノ不動産稅ヲ免除セラルルモノトス／會社ハ其ノ土地ニ關シ絶對的且排他的行政權ヲ有スヘシ／會社ハ其ノ土地ニ於テ一切ノ建造物ヲ建設シ鐵道ニ必要ナル電信ヲ建設經營スルノ權利ヲ有スヘシ又會社ノ收入旅客及貨物ノ運輸竝電信等ヨリ生スル一切ノ收入及料金ニ付テハ一切ノ課金及稅金ヲ免除スヘシ但シ鑛山ハ之ヲ例外トシ特別ノ協定ニ俟ツヘシ」（南滿洲鐵道株式會社總裁室地方部殘部整理委員会『滿鐵附屬地經營沿革史（上）』p.29）とある。

⑤ その第一条は，「清國政府ハ露國カ日露媾和條約第五條及第六條ニヨリ日本國ニ對シテ爲シタル一切ノ

ようである。滿鐵当局の説明によってやや詳しくこの論点を紹介しよう。

「十年史」(p.692-4)は，附屬地における行政權の帰属について，これを「警察權」と「警察權以外ノ一般行政權」とに別けて，後者について次の様に記している。（厳密には，原資料を参照する必要あるも，ここでは滿鐵の説明のみを取り上げる，偏頗ある可きも測られず）

今之ヲ東清鐵道會社設立ニ關スル條約ニ見ルニ第六條ハ「公司地段一概不納地税由該公司一手經理」ト規定ス，即チ附屬地高權ハ支那政府カ東清鐵道會社，從テ之ヲ繼承セル帝國ニ概括的ニ之ヲ附與シタルモノナリ「一手經理」トハ土地經營ニ關スル全權ヲ示セルモノニシテ對支關係ニ於テハ該會社若クハ帝國ハ其自由意思ヲ以テ絶對的(absolute)且ツ獨占的(exclusif)ニ經營スルノ權利ヲ保有シ其意思ニ反シテ他ノ意思ノ之ニ干涉シ若クハ權力ヲ以テ之ヲ掣肘ヲ加フルコトヲ許ササルナリ，故ニ帝國ハ鐵道ニ用ニ供スル範圍内ニ於テハ附屬地經營上充分ナル且ツ完全ナル權力ヲ有シ單純ナル私法上ノ管理若クハ所有權ノミナラス行政權ヲモ併セ有スルモノト解スヘキナリ

尚支那文ニハ如斯曖昧ナル字句ヲ使用スルヲ以テ幾分疑ノ餘地ヲ存スルカ如キモ佛語原文ニハ明瞭ニ行政權ナル字句ヲ使用スルハ此見解ノ正當ナルヲ證スルモノト云フヘシ(La Societé aura le droit absolut et exclusif de l’Administration de ses terrains.)

之ヲ附屬地設定ノ精神ヨリ觀ルニ所謂保線用地停車場用地以外ニ一定ノ地區ヲ劃シ東清鐵道會社ノ經理ニ委シタルハ鐵道防護ノ爲軍隊ヲ駐屯セシメ（条約第六条）鐵道及附帶事業ノ從事員ヲ居住セシメ（同上）或ハ旅客ノ便宜ノ爲メ旅館ヲ設備シ或ハ貨物集散ノ爲ニ商人ヲ招致シ或ハ居住者ノ需給ニ應スヘキ諸種ノ事業ヲ經營スル等鐵道經營ヲ完全ナラシムル爲メ市街其他ノ施設ヲナス目的ニ出ルナリ，若シ此等ノ地域ニシテ風俗人情ニ差アリ統治組織ヲ別ニシ加之文化ノ程度ヲ異ニスル支那政府ノ下ニ屬セシメンカ幾多ノ不便不利ヲ生シ到底鐵道敷設ノ目的ヲ完全ニ達シ得サルヲ以テ恰モ列國カ所謂居留地條約(Agreement of Settlement, Niederlassung Vertrag, Contrat du Concession)ヲ締結シテ（明治二十九年十月調印北京議定書明治三十六年北京調印日清通商條約追加條約）支那領土内ニ居留地殊ニ專管居留地ヲ設置シ一定ノ地域ニ支那ノ權力ヲ排斥シテ自國ノ行政權ヲ行フト同様ノ事由ニヨリ鐵道經營ノ完成ヲ期スル手段トシテ一定ノ地域ニ於テハ全然支那行政權ヲ斥ケ鐵道經營者一手ノ經理ニ委シタルモノニシテ如斯シテ初メテ附屬地設定ハ其意義ヲ有スルナリ

而シテ東清鐵道及滿鐵附屬地ニ對シテハ露國及帝國ハ各自國行政權ヲ行ヒ支那政府モ亦之ヲ容認（千九百九年哈爾浜市制問題）スルハ此解釋ノ至當ナルヲ裏書スルモノト云フヘキナリ（千九百十七年三月十日芳澤代理公使，露國公使グーダシェフ公爵間公文書参照）

なお，余談に亘るが，「十年史」はこれに続けて，南滿洲鐵道株式會社の鐵道附屬地經營に關して，「而シテ帝國ハ其附屬地ニ對スル警察權以外ノ一般行政權ヲ自ラ直接ニ行フヲ避ケテ滿鐵會社ヲシテ其任ニ當ラシムルハ政府命令書ノ解釋及會社設立ノ精神ニ於テ疑フノ餘地ヲ存セス」と記している。

滿鐵が，支那政府が「附屬地高權」を概括的に東清鐵道及び滿鐵に附与したと主張する実際上の理由は理解し得なくもない。事実，1900 年の義和団事件では，工事中の鉄道施設

譲渡ヲ承諾ス」とある。

が大きな被害を蒙ったのである。そして，ロシアの滿洲出兵と駐兵は，軍隊による鐵道保護を名目としていた。

とはいえしかし，契約第 6 條は，清国政府が東清鐵道に賦与する権限を限定的に列挙したものと解するべきであり，「十年史」(p.691)が主張するように，「絶對的且排他的行政權」の文言を，「要スルニ支那領土内ニ於テ支那ノ高權ヲ排斥シ日本ノ高權カ行使セラルル土地ノ範圍ナリ，即チ滿鐵附屬地域内ニ於其他ノ一般行政權ハ滿鐵總裁之ヲ保有ス」と解釈し，軍事，外交及び司法権をも含むものとすることは，法理上無理があるように思われる。この法理上の問題点を，南滿洲鐵道株式會社總裁室地方部殘務整理委員會『滿鐵附屬地經營沿革史（上）』(p.30-1)（以下，「沿革史（上）」）は次の 2 点に整理している。

まず第 1 に，「日本の露國より取得したる附屬地の支配權に就ては，其の原權利たる一八九六年の東清鐵道の建設に關する契約に於ける「會社はその土地に關し絶對的且排他的行政權を有すへし」との條項が，當時の兩國の意思に於て政治的支配を意味せしや否やに就き存する所である」。

「政治的支配」の意味は曖昧であるが，日本が継承した原契約(Contrat pour la Construction et Exploitation du Chemin de Fer Chinois de l’Est)に所謂「絶對的且排他的行政權」の文言に軍事・外交並びに司法権が含まれるか否かが問題となる。この論点については上に述べた。

第 2 に，「日本の法律の下に組織されたる一營利法人たるに過ぎざる滿鐵會社が，前述の如く一般的行政權限を日本政府より賦與せれてゐても，夫れが果して國際法上の權利たるや否やは又疑義の存する所である」。

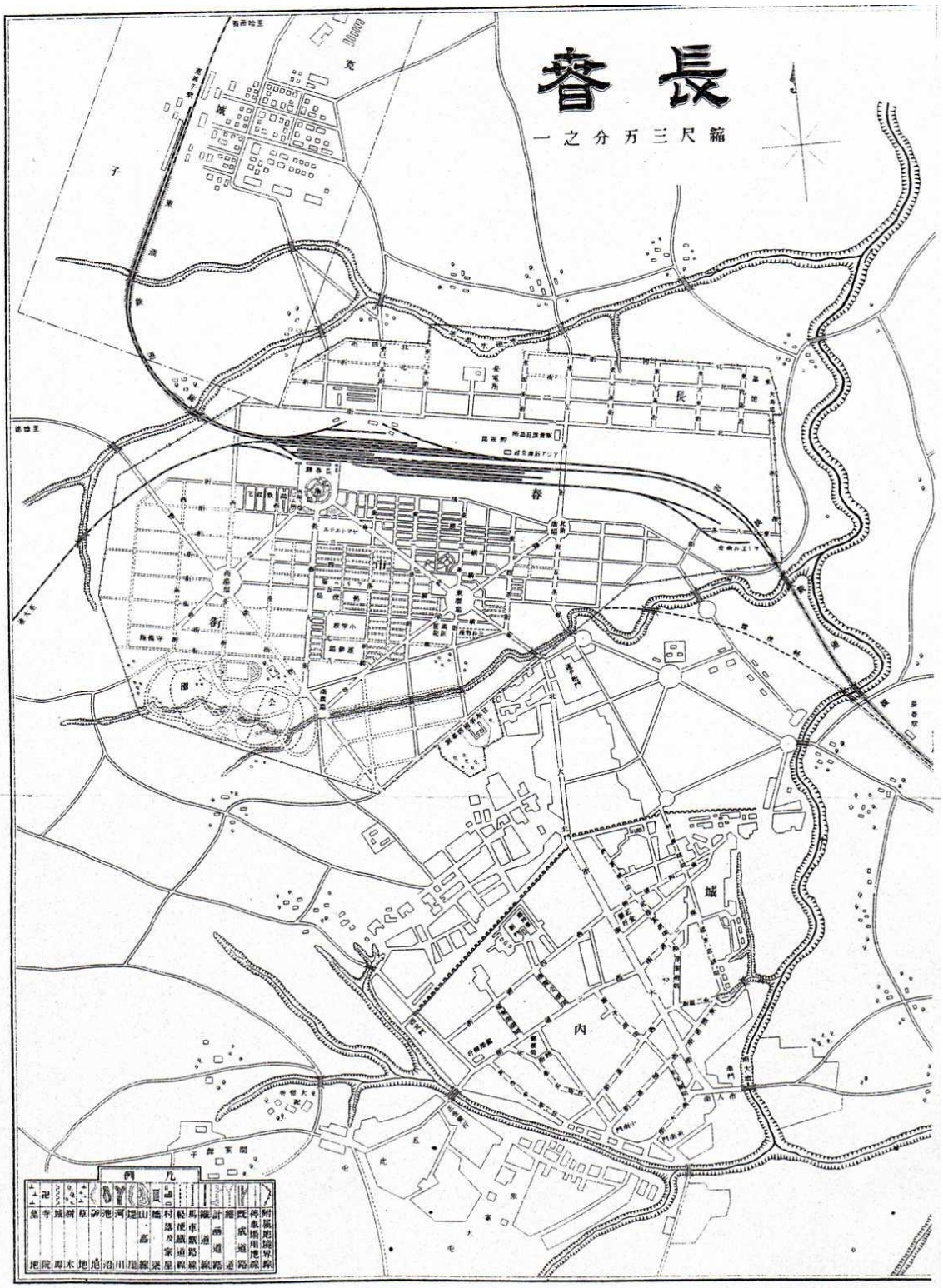
この論点は次の様にパラフレーズすることができる。すなわち，清國政府が露清銀行と締結した契約によって東清鐵道株式會社に認めた権益を，日本政府が清国政府との条約によって継承し，日本政府が一營利法人である滿鐵に国内手続き（逓信大臣・大蔵大臣・外務大臣連署による滿鐵名宛ての「命令書」）を通して東清鐵道同様の權限を賦与したとしても，掛かる權限が國際法上有功であるか否かについては疑義がないわけではないのである。別言すれば，滿鐵が國際法上東清鐵道の取得した法的立場を継承しうるか否かの問題である。

「十年史」が実際上の必要性を根拠にして法理上の課題の解決を回避したことは上述の通りである。「沿革史（上）」も先の二つの論点を整理した上で，「この二問題は，滿鐵會社地方行政に關する限り極めて重要なものであるが，茲には次の如く極めて現実的な若は常識的なる回答を與へる，即ち，此の權利は過去から現在に至る迄，日本の法律關係に於ては恰も租借地に於ける統治權の如く取扱はれて來た。換言すれば，附屬地の現在の地位は，過去三十年間の所産である。日本及それにより委任せられた滿鐵會社は，其の期間，附屬地統治は自己の權利にして且義務なりと確信して，其の實際經營及行政の上に於て非常なる努力を續けて來たのであると。／右の如く，會社は現實の經營を過去三十餘年に亙り擔當してきたのであって，滿鐵附屬地行政中，軍事，外交，裁判，警察の權は都督及領事が保有し，それ以外の一般行政權は滿鐵に屬することとなったのである」と締め括っている。

ここでは，「果して國際法上の權利たるや否や」の問題が，意図的にか乃至は無意識にか，「日本の法律關係に於ては恰も租借地に於ける統治權の如く取扱はれて來た」と，国内法上の問題に論点がすり替えられており，さらに自己の主観性（「確信」）と「三十餘

年」の実績という事実に支配の根拠を求めるに留まり，法理上の根拠を提出できなかったことに於いては「十年史」と同様の結果に終わっている。

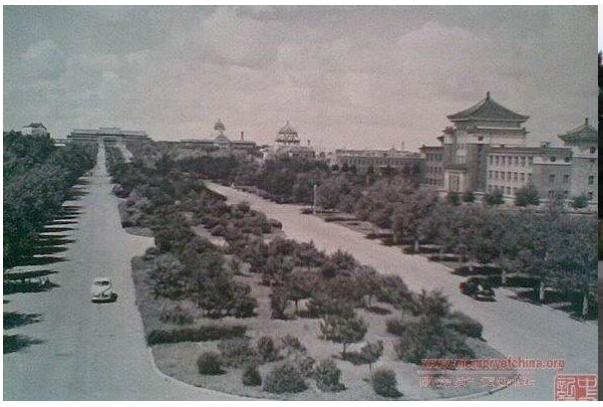
帝國主義的支配は所詮「力が正義である」のだと，訳知り顔をすることは暫く措こう。一度法理上の論点を持ち出したからには，法理上の解決が与えられねばならない。解決不能ならば，そもそも斯かる論点を持ち出すべきではないのである。



長春散策　先に触れた通り，長春市は吉林省の省都である。『吉林省地図册』（2007 年，第 8 次印刷）によれば，長春市は 6 区 3 市 1 県を管轄し，人口 726 万人とある。このうち，6 区からなる狭義の長春市は人口 316 万人である。

清の嘉慶年間に城壁を備えた長春城内に長春庁が置かれたが，街として発展したのは日露戦争後，寛城子と長春城の中間に新しい長春の市街が形成されてからである。前ページの地図は，1918 年頃のものと推定される長春滿鐵附屬地と周辺市街である。駅の南に展開する，波線に囲まれた地域が滿鐵附屬地，図面右下の城壁と南と東を河で囲まれた地域が長春城，その中間が商埠地である。前掲 5 頁の「南滿東清兩鐵道線路聯絡平面圖」を参照して頂きたい。地図は長春で入手した単葉の複写地図であり，出典不明である。地図制作者及び発行者を確認できない。越澤明『満州国の首都計画』（ちくま学芸文庫 p.15~16）に，この地図と同一のものと推定される地図が載せられている。図面上に「寛城子」・「滿鐵附屬地」・「商埠地」・「城内」と説明的な字句が刷り込まれ，「長春市街図(1918 年)」と注記され，「新京特別市長官房庶務課『國都新京』康徳七年版　1940 15~16 ページ」と出典が明記されている。

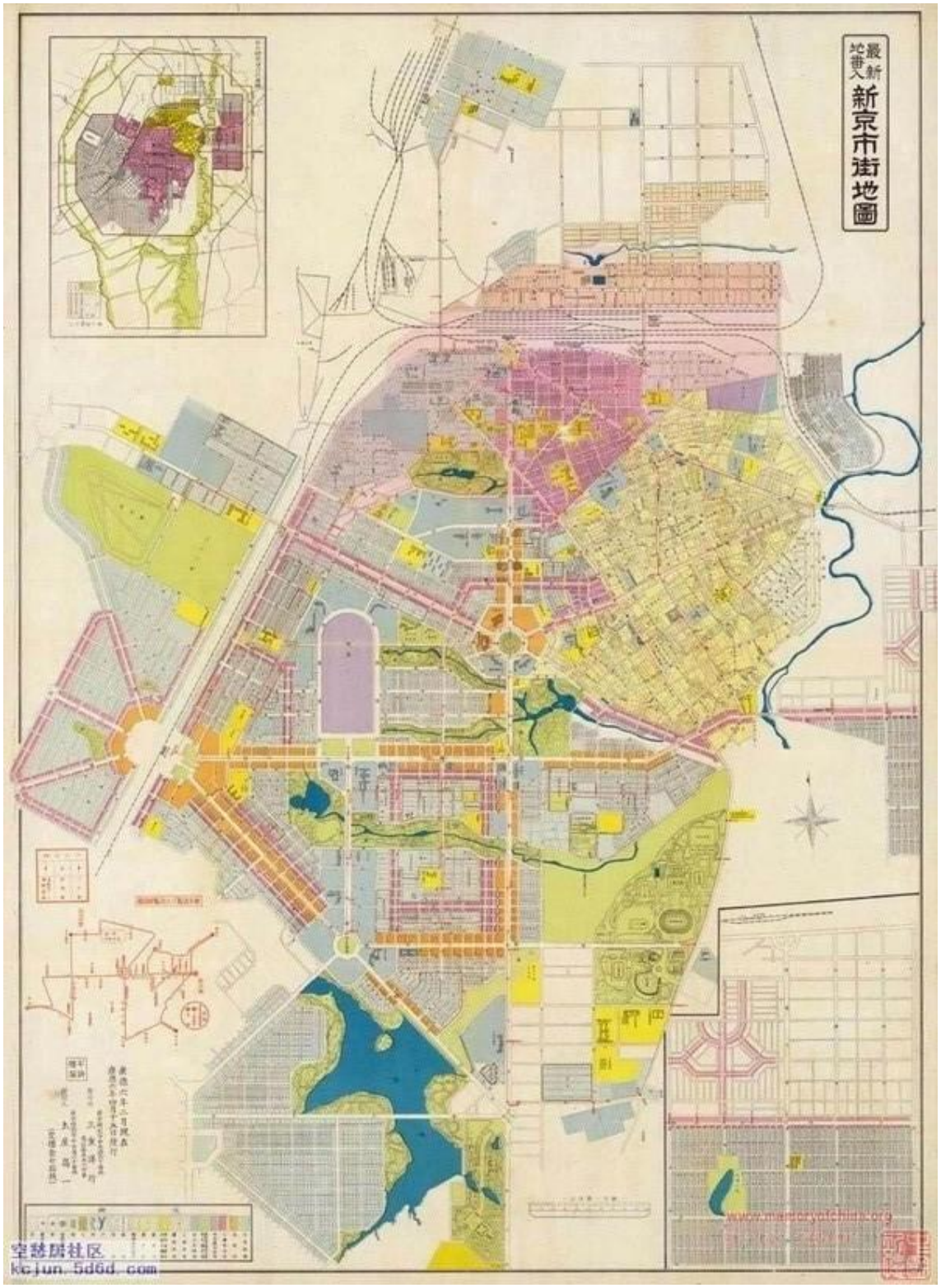
長春が「満州国」建国に伴って首都とされ「新京」と改称されたことは前に書いたが，駅の南側にはこの時代に建設された道路や公的機関の建築物が遺っている。先の『吉林省地図册』に「八大部」として，旧満洲國官衙が紹介されている。説明文には，「“八大部”とは，偽満洲國の八大統治機構，すなわち治安部（軍事部），司法部，経済部，交通部，興農部，文教部，外交部，民生部の総称である，これらの機構は偽国務院，総合法衙（司法検察機関）を含めてすべて長春市新民大街付近にある。（中略）“八大部”等の大型建築は保存状態が良好であり，市の中心地域に分布し，観光スポットでありまた愛国主義を促進する教育拠点ともなっている」と書かれている。これらの多くは，現在吉林大学の校舎として使用されている。この他に，旧関東軍司令部，旧関東軍司令官官舎，旧満洲國中央銀行，旧長春大和ホテルなど，旧満洲国の名所旧蹟に事缺かない。これらの建築群は，硬質煉瓦や大理石を使った堅牢で堂々とした風姿を備えて，周辺の建築群の中に際立っている。その幾つかを写真で下に示しておこう。このページ左下は新民大街を俯瞰したもの，3~40 年程前のものであろうか。中央の松並木の間に歩道が通っている。現在は樹木が繁茂して歩道の用を為していない。写真の右手前の建物は国務院，新民大街の先にあるのが，未完に終わった満州国皇帝の宮殿である。右下は国務院の正面である。次ページ左は旧軍事部（現在吉林大学医学部付属病院），中央は建物の基底部に貼り付けてある説明板，右は旧国務院，手前の芝生は文化広場である。



長春市街から 12 ㎞ほど南の広大な森林地帯の中に人造湖がある。森林地帯を含めて「新京」の上水道の水源として開発された淨月譚である。ここも冬のスキーを含めて四季を通じて庶民の行楽地となっている。また，市内にある南湖公園は，市内東部及び南部を流れる河川の流水と雨水とを集めて，排水調整の機能を持たせるために 1930 年代に造られた人造湖である。ここも人々の行楽地となっているが，現在排水調整は機能していないようである。大雨が降ると，特に，人民大街と自由大路の交差点を中心とする広い一帯は出水に悩まされている。なお，「新京」の都市計画に就いては，越澤明・前掲書を参照した。

次ページに，これまた長春で入手した出版社も出版年次も不明な単葉の「新京市街地図」を掲げる。地図の左下に「康徳六年四月十五日発行」と読まれるから，1939 年当時の長春市街図である。図面が小さくて判読が困難であるが，駅から真南に延びるのが，言う迄もなく，人民大街，駅から 1 ㎞ほど下がった西側の緑地は勝利公園，毛沢東の巨大な立像が建っている。その道路を隔てた南側に中國共産党吉林省委員会の建物がある。安土桃山時代から江戸時代の城閣建築を模した奇妙な外観を持った建造物だが，もとの関東軍司令部である。現在正門両脇には衛兵が厳めしく立哨しているので，撮影は憚られる，背後からの写真を下に掲げておく。関東軍・軍部の時代錯誤は，勿論この時に始まるものではないが，このアナクロニズムに具体的形象を与えている建物と云うべきか。思いここに至れば黯然たらざるを得ない。手前の道路は団結路。これより南に下がった西よりに細長い蒲鉾形の土地が区画されているのが見える。宮殿建設予定地である。この用地の北側の部分に宮殿が建つ予定であった。そこから南に延びる道路の両側に，国務院，軍事部などの官庁が建てられたのである。現在の偽満皇宮博物館，

1940 年当時の溥儀の宮殿は駅の東側，吉長鉄道の内側に位置している。街の南西部にある大きな湖は南湖公園である。南湖の南端から若干南に下がって人民大街に面した場所に長春大学がある，曾ての建国大学である。建国大学の辺りが戦前の長春市の南端に当たると聞いた。現在の市街地は大きく拡大したために，市街地図をこの画面に収めることができない。古い地図で説明する次第である。



現在，長春の市街には高層ビルが林立している。建設中のビルも多数見られる。前ページ左下の写真は宿舎の 11 階から西北方向を撮した街の様子である。とりわけ市の南部には 15~20 階もあろうかという高層マンションが多数建てられ，なおも建築中である。それらは一定の区画内では画一的な様式である。広い視野の中に同型の縦長のビルが均一の間隔で排列している光景は，機能的なある種の単調な美しさはあるかも知れない，しかし無

機的と云おうか，殺風景と表現しようか，人間味のある潤いは感じられない。それらのマンションにはまだ居住者はいない。道路などの周辺の設備が未整備である。人々が居住すればそれなりに漢民族特有の人間臭さが加わるのであろうか。

中国社会の経済成長の指標の一つである消費文化について，事例を幾つか挙げよう。

高級ホテル・シャングリラの中に理容室がある。料金は日式理容 150 元，韓式理容 80 元，中式理容 40 元である。日式理容は福岡から来たという若い女性の美容師が担当していた。社会見学のために女性の同僚の理容に付き合って所在なく観察した所に依れば，店は繁盛しているように見受けられた。顧客の女性たちの所属階層については，率爾の来訪者の善く識別する所ではなかった。しかし予約客と見受けられる女性が頻りに出入りしていた。ちなみに，市内の理髪店の男性散髪料は，理髪と洗髪で 20~25 元，大学の理髪店では 5 元が相場である。

前回の長春訪問から 8 年経て，自動車の数が飛躍的に多くなったことに氣付いた。大きい交差点における朝夕のラッシュ・アワーの混雑はかなりひどい。大学まで徒歩 20 分程の所に住んでいる日本人教師が，ラッシュ時にタクシーで 20 分以上要したと苦笑していた。自転車の数はそれほど多くはない。バイクはごく少数である。長春市にはトヨタ自動車とフォルクス・ワーゲンの合弁工場がある。市内を走るタクシーの多くは VW である。自家用車も VW が多いようである，他にトヨタなどの日本車，或いは欧州車などを見掛ける。そしてこのような大衆車の間を縫って，Audi や BMB などの黒塗りの高級車が走っている。中國のモータリゼーションは急速に進んでいるようである。8 年前には，とっくに廃車になって然るべきようなタクシーにオッカナビックリ乗った記憶があるが，幸いに今回はそのような車には出逢わなかった。しかし車の普及に伴って，排気ガスによる大気汚染も確実に進んでいる。そして大気の汚染を一層深刻にしているのは，整備不良車の排出する濛々たる排気ガスである。大気汚染の原因を車の排気ガスのみに帰することはできないが（とりわけ，石炭の焼却による煤煙も多いと思われる），晴れた日の夜も，上空が街の光を映して暗い赤色に染まっていることが多い。自家用車族は，人口に比して特に多くはないと思われるが，街の人口数を反映して車の数は多い。因みに，大学の日語系の専任教員で通勤に自家用車を使っている人はいない。大学で市民が参加する催し物がある場合には，構内の広い道は道幅の 3 分の 1 を長く続く駐車の列が占めていることがある。また大学の近くにある附属幼稚園や附属小学校の退園・退校時の迎えの車が作る混雑は相当なものがある。そんな中で荷車を引く馬や驢馬の姿をたまに見掛けると，微笑ましい気分になる。ロバの牽く荷馬車で果物などを商っている風景に時々出逢うことがある。

この街の市内の公共交通機関は，バスとタクシー，及びモノレールである。モノレールは近年開通した。長春駅から長大線に沿って南下し，南長春駅から東に直進して[⑥]，伊通河

[⑥] 長春では，おおむね，南北の道路を「街」と言い，東西のそれを「路」と呼ぶ。しかし，斜行する道路

の東に当たる長春国際会展中心の辺りで淨月大街に沿って東南に下り，東北師範大学第二キャンパスの横を通って淨月譚方向に向かう路線である。2 輌編成の車が 15 分間隔くらいで走っている。駅も車内もとても綺麗で清潔である。乗り心地はとても良いが，私の行動半径の中には入ってこないから，一度利用しただけである。大学の第二キャンパスから乗った。車内は比較的混んでいた。吊革につかまって窓外の景色を眺めていると，後から肩を叩かれた。振り向くと，学生風の若い男性が手で座席を示して，坐れという合図をして呉れている。礼を言って坐った。坐り心地も好い。人々が普通に利用する交通機関はバスである。5 ㎞程度の距離では料金 1 元，乗客の多くはプリペイド・カードで支払っているようだ。通勤時間帯のバスは立錐の余地がないくらいに混み合っている。タクシーの数は多い。早朝 5 時頃から乗客を求めて空車を走り回らせている。しかしラッシュ時には空車を捕まえるのに苦労することが屢々ある。タクシー代は 1.5 ㎞まで 5 元である。ラッシュ時以外は容易に車を拾うことができる。運転手の技術は確かなようである，猛烈なスピードで流れに巧みに乗ってスイスイと飛ばしている，危険を感じたことはほとんどない。

街が綺麗になった，これが長春を再訪して最初に得た印象の一つである。キャンパスの道路は早朝から掃除役の男女が掃き清めているから，7 時過ぎには塵一つない構内を研究室に向かうことができる，特に 10 月から 11 月上旬の落ち葉の季節にも，土日を含めて毎早朝掃除が行われているのは，見事という外ない。建物の内部も掃除夫（婦，多くは婦である）が濡れたモップで始終床を拭いている，床は濡れれば滑り易くなるピカピカに磨かれた石英岩などで表装されているから，うっかり急いで大股で歩こうものなら，滑って大怪我をしかねないほどである。床の所々に，「小心滑地」と書かれた，日本ではビルのトイレの入り口に置かれる「掃除中」にそっくりの，黄色い札が置かれている。とりわけ階段の昇降には細心の注意が必要である。

道路清掃は大学の構内ばかりではない，大小の公道でも徹底している。片道 4 ないし 5 車線の大きな道路から 1 車線の小道に至るまで，早朝の内に綺麗に掃除されている。日中にも，80 ㎞/h 前後の高速で走る自動車の間を縫って，幹線道路上で小さなゴミを拾う掃除夫（婦）の姿が見られる。東北師範大学の横を通る人民大街と自由大路及び文昌路のうち大学に面する地区の清掃費は，長春市と大学が負担するとのことである。道路と大学構内の除雪もゴミ清掃と同じである。ただし構内の除雪には学生が動員される場合もあるようである。

中国経済の発展は，数年前からしばしば報道されているように，目覚ましいものがある。そしてその反面，貧富の格差が拡大していることも，街を歩いて直ちに実感される。繁華街では乞食が物乞いしている。決まった地点には何時でも同じ人が坐っているから，縄張り乃至は優先権があるのだろう，だとすれば，界隈を取り仕切る者の力が働いているのだろう。大学構内でも街角でも，ゴミ箱を覗き込んで何者かを漁っている人々がいる。街を歩いている人々の服装も様々である。ここは共産主義社会なのであろうか。これらの有様を見るにつけ，この国で共産主義革命が実現した社會は貧困の平等社會なのであり，一度び富を獲得する自由（つまり，思想信条の自由，表現の自由，住居選択の自由等々を缺いた自由，その代償としての物質的欲望追求の自由）が人々の前に開かれたとき，それは忽

を「街」或いは「路」と呼ぶ場合もある。

ち際限のない不平等社會に姿を変えた，そして今も変えつつあるのだ，としか思えない。貧富の格差は途方もない速度と規模で拡がっている。そして，この趨勢を押し止めて，國民全体に均衡ある富の配分をすることは不可能であるように見える。別言すれば，広大な国土に散らばる 13 億とも 14 億とも言われる「人民」すべてに，曾ての日本のように，並の生活意識（「一億総中流意識」）を持たせることは，どんな独裁者にもできそうにない。格差は無際限に，そして無秩序に，拡大していくことだろう。こうした現象は，1949 年以前の，あるいは旧王朝時代の，中國社會への回帰であり，共産主義革命が謳った理念からの退行であるようにも見える．歴史上の「農民起義」は頻りに顕揚されている。北京郊外には明末の農民叛乱の指導者李自成の巨大な像が建てられている。しかし，現代の人民は「起」つべき「義」を奪われ，分断され抑圧されていると言わざるを得ない。

大学の近くに「社会主義新農村」という可成り大きな大衆食堂兼飲み屋がある。昨年 6 月以来 3~4 度利用したことがある。東北地方の農民の家庭料理を提供しているという触れ込みである。文革時代の農村家屋を模したという内部には，この時代の生活物資の現物交換引換券（貨幣がなかったのである）やら公文書・写真などが飾ってある。店内を忙しげに動き回っているウエイター・ウエイトレスは紅衛兵の扮装である。天井からは煙に燻された様々の穀物がぶら下がっている。店内の要所に据えたれた拡声器からは，時々何かしらを伝達する音声が流れてくる。劉少奇，毛沢東，周恩来，朱徳，葉剣英（順不同などがにこやかに歓談している大判の写真が飾られているのが，印象的である。私はこうした写真を見ると奇妙な思いに捉えられる。彼ら曾ての紅衛兵たちは，現在，劉少奇，毛沢東，周恩来，朱徳，葉剣英たちをどのような思いで見ているのか，過去の己をどのように回顧しているのか。劉少奇と毛沢東が親しげに談笑している。曾ての紅衛兵たち，或いは文革を知らない若者たちは，これらの登場人物たちがすべての政治的葛藤を水に流して天国で和解している平和で幸福な幻想に，いま浸っているのだろうか。店は子供連れの中年の男女で賑わっている。

なぜいま文革の時代がこのような形で蘇るのか。私の質問に，同行した 20 代後半の若い大学院生は，当時紅衛兵だった世代の人々が，いま 40 代から 50 代に差し掛かって，当時を懐かしんでいるのだ，と説明してくれた。何をどう懐かしんでいるのかとの質問には答えはなかった。30 代中頃のインテリは，尠くとも当時は貧しくとも平等だった，人々はそのことを懐かしんでいるのだ，と話してくれた。この説明は尤もなようにも思われる。しかしこのような説明に収まり切らない何かがあるような気がしてならない。もし人々の懐旧の情がそのようなモノであるとすれば，現在の豊かさとその背後で進行する貧富の格差の拡大と彼らの懐旧の情とは，どこでどのように折り合いを付けているのであろうか。曾ての紅衛兵達にとって，文革時代はどのような感慨を引き起こすのであろうか。人々にとって，それはこの国の悠久の歴史の中の単なる一齣であって，大きな意味はもともとなかったのだろうか。

29th Dec 2011 加筆・修正